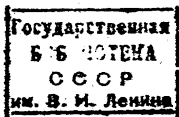


R 446
1509



5154-70

О наилучшем направлении железно-дорожной магистрали в Среднюю Азию.

Съ тѣхъ поръ, какъ завязались, болѣе или менѣе, прочныя и постоянныя сношенія Россіи съ Средней Азіей, всѣ сношенія, какъ военныя, такъ и торговыя направлялись, главнымъ образомъ, по т. н. Ташкентской дорогѣ отъ Оренбурга на Ташкентъ и обратно *).

Въ эпоху завоеванія Туркестана и до постройки Закаспійской ж. д. по этому пути были перевезены миллионы пудовъ разнаго груза и прошли миллионы людей. Казалось бы проведеніе Закаспійской ж. д. должно было совершенно прекратить всякое движеніе по Оренбургско-Ташкентскому тракту, но Закаспійская ж. д., въ силу нѣкоторыхъ, неизбѣжныхъ по условіямъ, въ которыя она поставлена, причинъ, естественно не можетъ исполнѣ обслуживать всѣ нужды и интересы Туркестана, потому, а также въ силу исторически сложившагося тяготивня средне-азиатскаго транзита къ Оренбургско-Ташкентскому тракту, часть товаровъ изъ Россіи въ Среднюю Азію и обратно и доселѣ направляется старымъ вѣковымъ путемъ, т. е. изъ Оренбурга на Ташкентъ, изъ Ташкента на Оренбургъ. Въ послѣднее время Общество Рязанско-Уральской ж. д., выстроивъ малодоходную вѣтвь Саратовъ-Уральскъ, въ цѣляхъ снабженія этой вѣтви грузами и возвышенія ея доходности, пыталось привлечь на эту вѣтвь хивинскіе грузы, и для этого создало свой собственный караванно-гужевой трактъ между Уральскомъ и Кунградомъ. Затративъ на созданіе этого тракта весьма значительныя суммы, Общество Ряз.-Ур. ж. д. въ самомъ непродолжительномъ времени принуждено было закрыть этотъ трактъ, по причинѣ полнѣйшей его непригодности и пустынности, особенно въ средней его части между Аральскимъ и Каспійскимъ моремъ на т. н. «Усть-Уртѣ». Неудача, постигшая Ряз. Уральскую ж. д. съ изобрѣтеннымъ ею караванно-гужевымъ путемъ изъ Уральска въ Хиву, послужила причиной тому, что Правительство не нашло возможнымъ удовлетворить ходатайство общества Ряз.-Уральск.

*) Торговля впрочемъ велась еще и съ Троицкомъ, уезднымъ городомъ Оренб. губ.

ж. д. о продолженіи узко-колейной его вѣтви Покровская Слобода-Уральскъ до Кунграда.

Не смотря на этотъ суровый урокъ, въ настоящее время, когда вопросъ о соединеніи нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній съ центральной Россіей непрерывнымъ рельсовымъ путемъ сталъ вопросомъ ближайшаго будущаго, на сцену въ противовѣсъ исторически указанному Оренбургско-Ташкентскому направленію, явилось направленіе Александровъ Гай-Чарджуй, соответствующее почти вполне тому караванно-гужевому тракту, бесплодная попытка создать который стоила Ряз.-Ур. желѣзной дорогѣ многихъ денегъ. Сравнительно недавно появившись на свѣтъ, направленіе это нашло себѣ сторонниковъ, выступившихъ въ защиту его съ рвеніемъ, достойнымъ лучшаго дѣла. Пресса, до сего времени или молчавшая, или, не смотря на чрезвычайно важное государственное значеніе соединенія центральной Россіи съ ея средне-азіатскими владѣніями кратчайшимъ рельсовымъ путемъ, удѣлявшая этому вопросу пару или двѣ бѣгло броненныхъ строкъ въ видѣ перепечатокъ изъ Туркестанскихъ и Оренбургскихъ газетъ, въ настоящее время, съ появленіемъ на свѣтъ двухъ брошюръ объ Александровъ Гай-Чарджуйскомъ направленіи, усиленно занялась Средне-Азіатской магистралю вообще и Александровъ Гай-Чарджуйскимъ направленіемъ въ частности. По почину неизвѣстнаго автора, скрывшагося подъ инициалами Б. Г. и выступившаго въ защиту Рязано-Уральскаго направленія*) среднеазіатской магистрали съ брошюрой: «Кратчайшій желѣзно-дорожный путь изъ Центральной Россіи въ Среднюю Азію» извѣстная часть русской и заграничной (англійской) прессы усиленно ратуетъ за это направленіе обѣщая, что средне-азіатская магистраль въ данномъ направленіи дастъ Россіи слѣдующее:

1) тѣсно свяжетъ отдаленныя средне-азіатскія окраины съ центромъ Россіи непрерывнымъ рельсовымъ путемъ въ кратчайшемъ направленіи;

2) дастъ возможность развить въ средне-азіатскихъ нашихъ владѣніяхъ культуры цѣнныхъ земледѣльческихъ растений: хлопка, шелка и риса и продуктовъ садоводства, а также снабжать эти владѣнія и сопредѣльныя съ ними области продуктами центральной фабрично-заводской промышленности;

3) поможетъ снабженію края русскимъ хлѣбомъ, благодаря чему освободятся земли, нынѣ занятыя подъ культуру продовольственныхъ хлѣбовъ, для воздѣлыванія болѣе цѣнныхъ растений и особенно хлопка;

*) Александровъ-Гай станція Покрово-Уральской вѣтви Ряз.-Ур. ж. д.

4) облегчитъ колонизаціонныя задачи Россіи въ Средней Азіи, направляемая какъ для заселенія туземныхъ городовъ, такъ и тѣхъ земледѣльческихъ районовъ, которые могутъ быть для того пригодны;

5) упрочитъ наше политическое вліяніе въ Афганистанъ и Персію;

6) поможетъ, на случай надобности, быстро передвинуть части войскъ южныхъ и восточныхъ округовъ Россіи къ южной границѣ средне-азіатскихъ владѣній, въ цѣляхъ укрѣпленія Кушки и оккупации Герата.

и 7) Разрѣшитъ вопросъ о наиболее удобномъ и краткомъ Индо-Европейскомъ сухопутномъ транзитѣ, трассируемомъ въ значительной своей части по территоріи Россіи, чѣмъ достигается заключеніе съ Англіей прочнаго союза въ интересахъ вѣчнаго мира и дружнаго совмѣстнаго культурнаго воздѣйствія на народы Азіатскаго материка.

Насколько основательны и выполнимы такія радужныя предположенія и падежды, возлагаемыя на Рязано-Уральское направленіе средне-азіатской магистрали, прекрасно разъяснено въ небольшой, но обстоятельной запискѣ бывшаго Тургайскаго Губернатора Генер. Лейт. Генер. Штаба Проценко, челоуѣка науки и, кромѣ того, въ совершенствѣ знакомаго съ сферою тѣхъ многочисленныхъ условій и интересовъ, удовлетворять коимъ должна средне-азіатская магистраль.

Но прежде чѣмъ разсматривать тѣ золотыя горы, которыя сулятъ Россіи съ проведеніемъ средне-азіатской магистрали отъ А. Гая на Чарджуй г.г. Б. Г. и другіе защитники Рязанско-Уральскаго направленія, мы считаемъ должнымъ обратить серьезное вниманіе на техническую сторону, какъ самой постройки магистрали въ этомъ направленіи, такъ и ея эксплуатація въ случаѣ, если магистраль пройдетъ въ данномъ направленіи. Разсматривая это направленіе по картѣ, легко убѣдиться, что *изъ 1800 верстъ своего протяженія, магистраль лишь 600 верстъ пройдетъ по населеннымъ мѣстностямъ, а именно 300 верстъ отъ А. Гая до Урала (стан. Гребенщикова) и 300 верстъ по Хивѣ... Остальныя же 1200 верстъ дорога пойдетъ пустыней.* Насколько эта пустыня удобна для заселенія, можно видѣть изъ того, что на этомъ пути по линіи проектируемой магистрали отъ Гребенщикова до Кунграда абсолютно нѣтъ ни одного поселенія. Объясняется это обстоятельство мѣстами полнѣйшимъ отсутствіемъ, мѣстами же крайнимъ недостаткомъ въ прѣсной водѣ. Между Ураломъ и Аму-Дарьей въ данномъ направленіи текутъ лишь р.р. Сагизъ и Эмба, изъ коихъ первая съ абсолютно горько-соленной водой, а вторая прѣсноводна только въ верховьяхъ, далеко отстоящихъ отъ линіи проектируемой магистрали. Тѣ колодцы, коими по утверженію защитниковъ Ряз.-Уральскаго направленія изобилуетъ этотъ путь, и которые

встрѣчаются будто-бы въ изобиліи даже на «Усть-Уртѣ», во-первыхъ очень рѣдки, во вторыхъ расположены другъ отъ друга на значительномъ разстояніи, въ третьихъ горько-солены или же хотя и съ прѣсной водой—то съ водой невысокаго достоинства и въ такомъ ничтожномъ количествѣ, что *не всегда удовлетворяютъ потребностямъ даже не особенно значительнаго каравана, что и было испытано во время краткосрочнаго существованія Караванно-гужеваго пути Ряз. Ур. ж. д. отъ Уральска на Кушградъ. А потому говорить о томъ, что воды на этомъ пути будетъ достаточно для нуждъ желѣзной дороги, положительно невозможно.* Это безводіе и обусловленное имъ полнѣйшее отсутствіе на «Усть-Уртѣ» какой либо растительности, какого-либо болѣе или менѣе постояннаго и опредѣленнаго населенія и вообще чего либо живого и послужило причиной, побудившей даже неприхотливыхъ, и привыкшихъ къ всякаго рода лишеніямъ киргизъ дать этому пути названіе «Адамъ-Крлганъ» «путь погибели». Это безводіе вполне сознается и защитниками Ряз. Ур. направленія среднеазіатской магистрали, которые для снабженія своего пути водой предполагаютъ устроить 40 *опрыскателей*, затративъ на нихъ до двухъ милліоновъ рублей и употребляя ежегодно до милліона на ихъ ремонтъ и содержаніе. Насколько это удобно и выгодно рѣшить не трудно, если принять во вниманіе, что порча и поломка болѣе одного опрыскателя должна будетъ прекращать правильное движеніе поѣздовъ. Самая почва почти на всемъ протяженіи проектируемой А. Гай-Чарджуйской магистрали солончаковая, а солончаки, будучи твердою почвою въ жары, въ сырое время даютъ почву грязную и неустойчиво-ползущую, вслѣдствіе чего укрѣпленіе почвы потребуетъ весьма значительныхъ затратъ и денегъ и труда, безъ твердой при томъ увѣренности, что укрѣпленіе это будетъ прочно и долговѣчно. Отсутствіе чего либо живого на большемъ протяженіи проектируемой магистрали создастъ не мало трудно-устрашимыхъ затрудненій, какъ при самой постройкѣ магистрали, такъ и при ея эксплуатаціи. Такъ, никакого строительнаго матеріала на данномъ пути нѣтъ. Есть, правда, камень въ индерекихъ горахъ, но не высокаго качества и мало пригодный для желѣзно-дорожныхъ построекъ. Привозить же камень изъ Самарканда, какъ это проектируютъ гг. защитники Рязано-Уральскаго направленія, будетъ стоить большихъ затратъ и времени, и денегъ. Лѣсъ долженъ быть исключительно привозный съ Волги. *) Затѣмъ, при отсутствіи какого-либо (даже кочевого) населенія особенно на Усть-Уртѣ рабочія руки, какъ при постройкѣ, такъ и при самой эксплуатаціи должны быть привоз-

*) Ниже когда мы будемъ говорить о невозможности судоходства по Уралу—мы скажемъ почему лѣсъ долженъ быть исключительно привозный.

ныя и содержаніе ихъ въ безводной и мертвой пустынѣ, равно какъ и ихъ заработная плата, внѣ всякаго сомнѣнія, должны быть не только значительно дороже, чѣмъ это бываетъ обыкновенно, но даже баснословно дороги. Кромѣ того, по этому направленію необходимо построить грандіозный мостъ черезъ Волгу подъ Саратовомъ (гдѣ ширина Волги даже по спадѣ воды, не говоря уже о половодьи, отъ 2 до 2½ верстъ) и болѣе или менѣе значительные мосты черезъ Уралъ, Сагызъ и Эмбу и затѣмъ массу мелкихъ мостовъ черезъ арыки по Хивѣ*). Обращаясь къ общей стоимости постройки магистрали въ данномъ направленіи, видимъ, что защитники Ряз.-Уральскаго направленія опредѣляютъ таковую, считая по 45 тысячъ версту, въ $1700 \times 45000 = 76,950000$ р. кромѣ расхода на реализацію капитала и % на капиталъ за время исполненія работъ. Съ перестройкой же узкоколейной дороги отъ Покровской слободы до А. Гая (245 в.) на ширококолейную и устройствомъ железнодорожнаго моста черезъ Волгу, на что, якобы широко считая, потребуется дополнительнаго расхода 12 милл. рублей—въ 88,950,000 рублей. Разсчетъ этотъ нѣсколько неправиленъ и неточенъ. Прежде всего, въ виду того, что и матеріалы и рабочія руки должны быть привозныя, что содержаніе ихъ въ безводной и мертвой пустынѣ должно стоить дорого, что почву придется сильно укрѣплять, что придется устроить 40 опоренителей, что придется построить мосты черезъ Уралъ, Сагызъ, Эмбу и сѣтъ мостовъ черезъ арыки по Хивѣ и что, наконецъ, дорогу при ея постройки, начиная съ постройки моста на Уралѣ и до самаго Чарджуя, придется, какъ увидимъ далѣе, обезопасить и охранять военной силой—*можно съ увѣренностью сказать, что устройство каждой версты въ среднемъ будетъ стоить не 45 тысячъ, а 45 тысячъ + 20 тысячъ т. е. 65 тысячъ, а всѣ 1710 верстъ = 111.150000 рублей, да + % на капиталъ за время постройки, каковыя %, въ силу того, что постройка, благодаря техническимъ затрудненіямъ, отсутствію матеріала и т. под. затянется на долгое время, — также составятъ почтенную сумму...* Затѣмъ, такъ какъ проектируемая магистраль внѣ всякаго сомнѣнія, будетъ казенною, то къ расходамъ на постройку должно присоединить еще и расходы на выкупъ, ломку и перестройку Покрово-Уральской вѣтви отъ Покровской слободы до Александр.-Гая и еще постройку моста черезъ Волгу... Эти выкупъ, перестройка и мостъ будутъ стоить не 12 милл., а значительно болѣе, а именно, предполагая, что разсчетъ при выкупѣ будетъ сдѣланъ, хотя бы по 25 тысячъ верста—мы имѣемъ, что

*) Въ виду массы арыковъ въ Хивѣ и того обстоятельства, что вода въ арыкахъ положительно рветъ берега можно утверждать, что дорога по Хивѣ будетъ сплошною цѣпью мостовъ.

только выкупъ 245 верстъ будетъ стоить 6125000 р. Затѣмъ, чтобы перестроить узкоколейную дорогу на ширококолейную надо сначала сломать первую, а затѣмъ уже выстроить снова ширококолейную—что несомнѣнно будетъ стоить не мене 40000 верста, а, слѣдовательно, за всѣ 245 в.—будетъ стоить около 10 милл. ($245 \times 40000 = 9800000$). *Такимъ образомъ, принимая постройку моста черезъ Волгу въ 10 милл.* (Александровскій мостъ черезъ Волгу подъ Сызранью, гдѣ Волга значительно уже, стоить 7 милл.)—*перестройку дороги въ 10 же милліоновъ, имѣемъ прибавку къ ранне полученнымъ 111 милліонамъ рублей еще въ 20 милліоновъ, и получаемъ общую стоимость магистрали въ 131 милліонъ рублей* и это при условіи, что выкупленная вѣтвь дастъ матеріалу на сумму выкупа, т. е. на 6 милліоновъ, но вѣтка, на столько матеріала никомъ образомъ не дастъ, а потому, принимая даже что она дастъ матеріала на 3 милліона рублей (50%) *имѣемъ, что общая стоимость проектируемой магистрали будетъ стоить не 89 милл., а 134 милліона. Разница настолько большая, что на нее можно, пожалуй, выстроить дорогу отъ Ташкента до Вурнаго...* Обращаясь къ расходамъ по эксплуатаціи магистрали въ данномъ направленіи, не трудно убѣдиться, что эксплуатація должна стоить не дешево и, во всякомъ случаѣ, гораздо дороже, чѣмъ это бываетъ обыкновенно. Содержаніе привознаго служебнаго персонала, трудность очищенія пути*) во время снѣжныхъ и песчаныхъ заносовъ, содержаніе и ремонтъ опрѣснителей—все это не можетъ создать дешевыхъ условій для эксплуатаціи. Ко всему этому слѣдуетъ добавить и расходы по обезопасенію дороги, ибо, пролегая въ мѣстахъ пустынныхъ, далеко расположенныхъ отъ административныхъ центровъ, дорога очевидно легко можетъ подвергаться всякимъ случайностямъ со стороны злоумышленниковъ, которыми по своему ли фанатизму или же подъ чьимъ либо вліяніемъ могутъ явиться хищные туркмены и киргизы—Адаи, иногда пересѣкающіе при перекочевкахъ линіи проектируемой магистрали. Для обезопасенія дороги по замѣчанію Ген.-Лейт. Проценко придется устроить охрану ея военными гарнизонами, какъ это и сдѣлано было на закаспійской желѣзной дорогѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что содержаніе охраны, въ виду вышеуказанныхъ неблагопріятныхъ естественныхъ условій (безводности, пустынности и т. д.) выразится весьма внушительной цифрой, *обезопасить же дорогу необходимо въ виду того, что дорога эта, имѣя главнымъ своимъ назначеніемъ служеніе военнымъ и административнымъ црлямъ, должна быть въ каждое данное время открыта для безпрерывнаго*

*) Благодаря отсутствію населенія и слѣдовательно поденной рабочей силы.

по ней движенья. Въ такомъ видѣ обстоитъ среднеазиатская магистраль въ Рязано-Уральскомъ направленіи со стороны техническихъ и экономическихъ условій ея постройки и эксплуатаціи.

Обратимся теперь къ обѣщаніямъ защитниковъ Р.-Ур. направленія какъ въ отношеніи ихъ выполнимости, такъ и въ отношеніи того, насколько обѣщанія эти даже въ случаѣ ихъ выполнимости, покроютъ расходы, вызванные постройкой и эксплуатацией среднеазиатской магистрали въ данномъ направленіи; начнемъ съ самаго главнаго и заманчиваго обѣщанія, а именно съ проектируемаго разрѣшенія путемъ постройки магистрали А. Гай-Чарджуй вопроса о сухопутномъ всемірномъ Индо-Европейскомъ транзитѣ и мирнаго разрѣшенія путемъ созданія этого транзита Англо-Русско-Индійскаго вопроса. Какъ вполне справедливо указываетъ Ген.-Лейт. Проценко, соединеніе русскихъ дорогъ съ остъ-индскими чрезъ Кушку-Герать-Кветту и разрѣшеніе путемъ постройки азиатско-европейской магистрали отъ А.-Гая на Чарджуй вопроса о сухопутномъ Индо-Европейскомъ транзитѣ—вопросы, подлежащіе въ смыслѣ возможности ихъ осуществленія, большому сомнѣнію, ибо, во-первыхъ, неизвѣстно, примкнетъ-ли Англія свои индійскія ж. дороги къ русскимъ; во-вторыхъ, будетъ-ли сухопутный транзитъ представлять какія-либо выгоды сравнительно съ морскимъ и, въ-третьихъ, согласятся ли Англичане, даже при наличности, первыхъ двухъ условій, ослабить дѣятельность и значеніе своего торговаго флота, отдавая транзитъ русскимъ ж. дорогамъ. Мы полагаемъ, что ничего этого не будетъ, по крайней мѣрѣ, въ настоящее время и въ ближайшемъ будущемъ. Такъ, мы утверждаемъ, что соединенія остъ-индскихъ дорогъ съ русскими въ такихъ пунктахъ какъ Герать и Кушка, гдѣ скорѣе всего можно ожидать столкновенія Россіи съ Англіей, въ случаѣ Англо-Русской-Индской войны, не будетъ. Утвержденіе это не должно казаться особенно смѣлымъ, а тѣмъ паче неосновательнымъ, если вспомнить отношеніе Англіи къ проекту прорытія туннеля и проведенія подземной ж. дороги чрезъ Па-де-Кале. А вѣдь отношенія Франціи и Англіи, вѣдъ всякаго сомнѣнія, не такъ обострены, какъ отношенія между Англіей и Россіей въ индійскомъ вопросѣ и Кале и Лувръ не такіе динамитные, если такъ позволено будетъ выразится, ящики, какъ Кушка и Герать. Но рекомендуемая магистраль А. Гай-Чарджуй не создаетъ Индо-Европейскаго сухопутнаго транзита чрезъ Россію, даже въ случаѣ соединенія Кушки и Герата, потому, что прежде, чѣмъ откроется эта магистраль, къ услугамъ Англіи будутъ готовы нѣмецкія малоазійскія дороги, связанныя непрерывной цѣпью южно и средне-европейскихъ дорогъ съ Па-де-Кале и Ламаншемъ, по каковымъ дорогамъ транзитъ будетъ и значительно дешевле и значительно скорѣе, чѣмъ по русскимъ дорогамъ. Кромѣ того Кветта-

пунктъ, слишкомъ далеко отстоящій отъ индійскихъ производительныхъ и потребительныхъ центровъ и врядъ ли можно ожидать, чтобы Индо-Европейскій транзитъ направленъ былъ на Кветту. Затѣмъ, никоимъ образомъ, нельзя упускать изъ виду, что у Англіи имѣется прекрасный морской транзитъ. А такъ какъ чѣмъ дешевле перевозка, тѣмъ она и выгоднѣе и такъ какъ ни одна ж. дорога, даже при самыхъ благопріятныхъ, въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ, эксплуатационныхъ условіяхъ, не можетъ дать такой дешевой перевозки—какъ путь водный, то никогда ж. д. не можетъ выдержать конкуренцію съ воднымъ путемъ, а тѣмъ болѣе не можетъ выдержать такой конкуренціи А. Гай—Чарджуйская магистраль, поставленная, какъ мы уже видѣли, въ исключительно неблагопріятныя въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ эксплуатационныя условія. *Такимъ образомъ, надежды защитниковъ Р-Уральскаго направленія среднеазиатской магистралы на то, что сотни миллионновъ пудовъ индо-европейскаго транзита пойдутъ на проектируемую ряз-ур. магистраль, по нашему глубокому убѣжденію, по меньшей мѣрѣ фантастичны.* Не выдерживаютъ, равнымъ образомъ, ни малѣйшей критики и утопическія надежды на разрѣшеніе, путемъ созданія индо-европейскаго сухопутнаго транзита черезъ Россію, вѣкового и исторически сложившагося англо-русско-индійскаго вопроса, именуемаго по терминологіи защитниковъ Ряз-Ур. направленія недоразумѣніемъ. Надъ разрѣшеніемъ этого quasi недоразумѣнія около вѣка работаютъ лучшіе государственные умы Англіи и Россіи, и если бы разрѣшеніе этого столь опаснаго недоразумѣнія могло въ дѣйствительности произойти такимъ простымъ путемъ, то вѣтъ всякаго сомнѣнія, что и Россія и Англія къ тѣмъ миллиардамъ, которые онѣ тратятъ на содержаніе громаднѣхъ военныхъ силъ на индійскихъ границахъ, не колеблясь ни минуты, приложили бы еще столько же, чтобы только разсѣчь тотъ гордіевъ узелъ и то «недоразумѣніе», которое именовалось до сихъ поръ англо-русскимъ индійскимъ вопросомъ. Но дѣло въ томъ, что вопросъ этотъ не такъ-то легко разрѣшается и надежды, что онъ разрѣшится созданіемъ индо-европейскаго транзита черезъ Россію—болѣе утопичны, чѣмъ каждая изъ утопій, которыя когда либо возвѣщались человѣчеству...

Обращаясь къ другимъ обѣщаніямъ, щедро расточаемымъ защитниками Ряз-Уральскаго направленія Средне-азиатской магистралы, остановимся на обѣщаніи снабдить Туркестанъ дешевымъ привознымъ хлѣбомъ. Этотъ «дешевый хлѣбъ» очевидно хлѣбъ Саратовскій, хлѣбъ Ново-Узенскаго уѣзда Самарской губерніи. Но будетъ ли этотъ хлѣбъ дешевымъ и можетъ ли онъ быть дешевымъ? Чтобы разрѣшить этотъ вопросъ, необходимо имѣть въ виду слѣдующія экономическія истины,

о которыхъ видимо забыли защитники Ряз.-Ур. направленія Среднеазиатской магистрали. Чтобы давать откуда либо и куда-либо дешевый хлѣбъ, надо чтобы, *во-первыхъ* хлѣба было слишкомъ много въ мѣстѣ вывоза и, во-вторыхъ, чтобы была дешева перевозка его. Эксплоатационныя условія проектируемой магистрали, какъ мы уже видѣли, обѣщаютъ и неминуемо должно быть настолько тяжелы и дороги, что не только объ особенно дешевой, но вообще о дешевой перевозкѣ говорить абсолютно нельзя. Слѣдовательно, чтобы Саратовскій хлѣбъ былъ дешевымъ въ Туркестанѣ необходимо, чтобы онъ былъ баснословно дешевле въ мѣстѣ вывоза. А для этого необходимо, чтобы его тамъ было такое количество, которое-бы превышало нужды мѣстнаго потребленія и чтобы его некуда болѣе дешевымъ способомъ вывозить... Но въ Саратовской и южной части Самарской губерніи уже не такой поразительный излишекъ хлѣба и, кромѣ того, есть къ услугамъ Волга и та-же Ряз.-Ур. ж. д. на Москву. Нѣтъ сомнѣнія, что и по Волгѣ и по Ряз.-Ур. ж. д. сбытъ хлѣба долженъ быть болѣе дешевле и выгоденъ, чѣмъ по проектируемой А. Гай-Чарджуйской. *А, потому, предполагать, чтобы эта послѣдняя дала Туркестану особенно дешевый хлѣбъ, если не черезъ чуръ смѣло, то во всякомъ случаѣ до очевидности неосновательно. А разъ отпадаетъ возможность для проектируемой магистрали давать въ Туркестанѣ особенно дешевый хлѣбъ, отпадаютъ и надежды на освобожденіе въ Туркестанѣ земель, занятыхъ нынѣ подъ культуру продовольственныхъ хлѣбовъ, для воздѣлыванія болѣе цѣнныхъ растений: хлопка, риса, тутовницы, винограда и т. д.*

Что касается того положенія защитниковъ Среднеазиатской магистрали въ Рязано-Уральск. направленія, что будто-бы магистраль эта облегчитъ колонизационныя задачи Россіи въ Средней Азій, направляемая, какъ для заселенія туземныхъ городовъ, такъ и тѣхъ земледѣльческихъ районовъ, которыя могутъ быть для того пригодны,—то въ этомъ отношеніи врядъ-ли проектируемая магистраль сыграетъ ту роль, которую желаютъ навязывать ей ея защитники. Въ Средней Азій дорога пойдетъ по Хивѣ—достаточно уже заселенной, стѣсненной отовсюду песками и съ площадью, недопускающею ни малѣйшей возможности увеличенія населенія.

Отбрасывая, такимъ образомъ, возможность колонизація Хивы при помощи переселенцевъ—земледѣльцевъ—посмотримъ возможна ли колонизація по линіи проектируемой магистрали отъ Урала до Хивы. Въ этой части на большемъ своемъ протяженіи магистраль пролегаетъ по безводнымъ и безлюднымъ солончакамъ Мань-су-Алмазъ и Усть-Урта, гдѣ абсолютно не возможно земледѣліе. А если это такъ, то *зачѣмъ же тамъ будутъ поселенцы, досель тяготѣвшіе къ та-*

кимъ мѣстамъ, гдѣ на лицо самыя лучшія условія для земледѣлія? зачѣмъ они пойдутъ въ эти пустыни? Развѣ для того, чтобы умирать отъ голода и жажды?...

Такимъ образомъ, остается южная часть уральской области. Но южная часть Уральской области, заселена насколько это возможно, достаточно, кромѣ-того, земледѣліе тамъ, въ силу естественныхъ условій, не возможно и, наконецъ, Уральская область, составляя собственность Уральского казачьяго войска закрыта въ силу того для пришлаго заселенія. Ожидать развитія земледѣлія въ этой части области среди казачьяго населенія не возможно, ибо казачье населеніе занимается исключительно болѣе прибыльнымъ рыболовствомъ и, если бы переходъ къ земледѣлію могъ представлять для казаковъ какія либо выгоды, то казаки давно бы перешли къ земледѣлію, что наблюдается у казаковъ, живущихъ въ сѣверной хлѣбородной части области въ сосѣдствѣ съ Оренбургской губерніей. Изъ сказаннаго ясно, что ни заселенія ни колонизаціи, ни развитія земледѣлія въ области проектируемой *А. Гай-Чарджуйской* магистрали послѣдовать не можетъ.

Посмотримъ, теперь, насколько исполнимы обѣщанія защитниковъ *А. Гай-Чарджуйской* магистрали (такъ эффектно именуемой ими *Волго-Хиво-Бухарской*, магистралью) относительно того, что магистраль эта тѣсно свяжетъ отдаленныя средне-азиатскія окраины съ центромъ Россіи непрерывнымъ рельсовымъ путемъ. Прежде всего подлежитъ большому сомнѣнію, чтобы путь этотъ былъ *всегда въ каждую данную минуту*, непрерывенъ, ибо, пролегая по Усть-Урту, какъ уже было выше указано, онъ всегда будетъ въ зависимости отъ разныхъ случайностей, которыя могутъ превратить непрерывное сообщеніе по данному пути (не достатокъ воды, неустойчивая почва, отсутствіе или крайній недостатокъ въ рабочей силѣ на случай снѣжныхъ заносовъ, поломка опрѣснителей, возможные набѣги туркменовъ и т. д.). Но даже допуская постоянную непрерывность сообщенія по данному пути, необходимо придти къ заключенію, что путь этотъ врядъ ли такъ тѣсно свяжетъ наши среднеазиатскія владѣнія съ центромъ Россіи, какъ хотятъ въ этомъ увѣрить защитники даннаго направленія.

Такъ, въ отношеніи административномъ, дорога въ этомъ направленіи не дастъ кратчайшаго разстоянія между административными центрами Средней Азіи и правящимъ центромъ Россіи Петербургомъ *ибо между Ташкентомъ и Ферганой, этими главными административными центрами Средней Азіи и Петербургомъ есть болѣе короткое направленіе, чѣмъ Александровъ Гай-Чарджуйское—это именно, какъ увидимъ далѣе, направленіе Оренбургско-*

Ташкентское, каковое будетъ болѣе выгоднымъ и въ стратегическомъ отношеніи. Въ данномъ случаѣ, никакимъ образомъ нельзя согласиться съ защитниками Волго-хиво-бухарской магистрали, что дорога въ Ряз.-Ур. направленія поможетъ на случай надобности быстро передвинуть части войскъ южныхъ и восточныхъ округовъ Россіи къ южной границѣ среднеазиатскихъ владѣній въ цѣляхъ укрѣпленія Бушки и оккупация Герата. Признавая вполнѣ правильнымъ то соображеніе защитниковъ Р.-Ур. направленія Средне-Азиатской магистрали, что, въ случаѣ столкновенія Россіи съ Англіей на границахъ Индіи, первыми должны быть двинуты на театръ войны войска восточныхъ и южныхъ округовъ Европейской Россіи, т. е. говоря болѣе точно и опредѣленно *войска Казанскаго и Кавказскаго* военныхъ округовъ—мы полагаемъ, что для наиболѣе скорой и удобной перевозки этихъ войскъ Ряз.-Ур. направленіе служить не можетъ. Такъ, войска Кавказскаго округа, вѣдъ всякаго сомнѣнія, наиболѣе скоро и удобно будутъ перевезены по Закаспійской военной ж. д. и на В.-Х.-Бухар. магистраль не попадутъ. *Что же касается войскъ Казанскаго округа, то большая часть войскъ его расположена въ Казанской, Уфимской, Пермской, Симбирской, Самарской и Оренбургской губерніи, при чемъ въ послѣдней имѣется и Оренбургское казачье войско, представляющее какъ извѣстно, весьма внушительную силу.* Такъ какъ вѣдъ означенныя губерніи гораздо ближе къ Оренбургу, чѣмъ къ Саратову,—то несомнѣнно, что *Оренбургъ болѣе желательный мобилизаціонный центръ, чѣмъ Саратовъ.* Если затѣмъ, принять во вниманіе это обстоятельство, а также и то, что Чарджуй и Бушка по своимъ естественнымъ условіямъ не могутъ служить мобилизаціонно-операціонными базами, а являются лишь военно-транзитными этапами, что скопленіе громадныхъ военныхъ массъ и содержаніе ихъ тамъ, даже въ случаѣ войны, невозможно, что таковыя массы будутъ сосредоточены въ Сырь-Дарьинской и Ферганской областяхъ, гдѣ расположено большинство туркестанскихъ войскъ, военныхъ учрежденій и складовъ и резервныхъ батальоновъ, подлежащихъ развертыванію помощью запасныхъ воинскихъ чиновъ изъ Европейской Россіи, что, такимъ образомъ, при мобилизаціи войскъ, войсковое укомплектованіе изъ Казанскаго военнаго округа должно быть сначала доставлено къ своимъ штабъ-квартирамъ—то ясно станетъ, насколько невыгодно будетъ въ данномъ случаѣ Р.-Ур. направленіе Средне-азиатской магистрали. Вѣдъ на то, чтобы стянуть войска къ Саратову, провести ихъ по пустынь до Сырь-Дарьинской и Ферганской области (Ташкента и Маргелана), а оттуда назадъ до театра военныхъ дѣйствій потребуется значительно болѣе, и при томъ менѣе производительнo, и

средствъ и времени, чѣмъ доставка ихъ отъ Оренбурга до Ташкента. Такова связь въ данномъ направленіи магистралі нашихъ окраинъ съ центрами Европейской Россіи въ административномъ и стратегическомъ отношеніяхъ.

Остается разсмотрѣть эту связь въ торгово промышленномъ отношеніи. Защитники В.-Х.-Бухарской ж. д. общаютъ въ этомъ отношеніи весьма многое. Насколько исполнимы ихъ обѣщанія въ этомъ отношеніи было уже указано раньше, въ томъ мѣстѣ настоящей записки, гдѣ говорилось объ абсолютной невозможности дать помощью этой дороги въ Туркестанъ дешевый хлѣбъ и о вытекающей отсюда невозможности освободить Туркестанскія поля отъ посѣва продовольственныхъ хлѣбовъ, чтобы засѣять ихъ исключительно хлопкомъ и др. цѣнными растеніями. Откидывая, такимъ образомъ, возможность увеличенія, благодаря данной магистралі, культуры хлопка въ Туркестанѣ противъ настоящей, посмотримъ какое значеніе будетъ имѣть дорога въ данномъ направленіи, хотя бы для того количества хлопка, которое дастъ Туркестанъ въ настоящее время. Важнѣйшій хлопковый районъ, *Намангано-Андижанскій округъ, при данномъ направленіи магистралі, сравнительно съ Оренбургско-Ташкентскимъ направленіемъ, какъ увидимъ это ниже, будетъ дальше отъ Московскаго фабрично-промышленнаго на 150 верстъ и если приблизится, то только, по справедливому замчанію ген.-лейт. Проценко, къ Польскому промышленному району (Варшавь, Лодзи и Сосновицамъ).*

Слѣдовательно, если А.-Гай Чарджуйская магистраль и свяжетъ Туркестанъ болѣе короткимъ путемъ, то не съ кореннымъ центральнымъ русскимъ фабрично-промышленнымъ райономъ, а съ польско-еврейско-нѣмецкимъ. Но и въ этомъ случаѣ подлежитъ большому сомнѣнію, чтобы связь эта стоила такихъ большихъ затратъ, ибо перевозъ хлопка въ фабрично-промышленные районы и готовыхъ фабрикатовъ сихъ послѣднихъ въ Ташкентъ, при тѣхъ тяжелыхъ эксплуатаціонныхъ условіяхъ, которыя констатированы были раньше, не будетъ *не только особенно дешевымъ, но и вообще дешевымъ*. Отсюда очевидно, что пылкія и радужныя надежды на то, чтобы при направленіи средне-азиатской магистралі отъ А. Гая на Чарджуй развилось русское хлопководство и усилилась производительность русской мануфактурной промышленности, слѣдуетъ покинуть.

Что же еще можетъ дать Россіи проектируемая магистраль?

Обратимся къ картѣ. Въ началѣ этой магистралі лежатъ Уральская область. Отсюда, по увѣреніямъ защитниковъ В.-Х.-Бухарской магистралі, пойдутъ на ж. д. хлѣбъ, рыба, солодковый корень и продукты скотоводства и садоводства. Хлѣбородные районы Уральской области лежатъ въ сѣверной части Уральского

уѣзда и въ настоящее время обслуживаются Оренб. вѣтвью Самаро-Златоустовской ж. д. (ст. Новосергіевка). Отъ линіи проектируемой магистрали районы эти отстоятъ на 500 и болѣе верстъ. Поэтому, ожидать поступления хлѣбныхъ грузовъ изъ этихъ районовъ на проектируемую магистраль—было бы по меньшей мѣрѣ странно. Южные же уѣзды Уральской области—районы исключительно рыболовные и сами получаютъ хлѣбъ изъ Астрахани. *А потому, можно категорически утверждать, что хлѣбныхъ грузовъ изъ Уральской области на проектируемую магистраль не поступитъ.*

Продуктовъ скотоводства въ настоящее время на Покрово-Уральскую вѣтвь Р. Ур. ж. дороги поступаетъ очень незначительное количество, чего не отрицаютъ и защитники Ряз.-Уральскаго направленія, увѣряя вмѣстѣ съ тѣмъ, что недалеко то время, когда Уральская область своими отправлениями скота займетъ видное мѣсто и что это случится именно тогда, когда южные уѣзды области будутъ втянуты въ сферу желѣзно-дорожнаго воздѣйствія. На это можно замѣтить, *что здѣсь есть благоприятныя условія для развитія скотоводства, то тамъ оно развивается и втягивается въ сферу желѣзныхъ дорогъ на всякомъ разстояніи, примѣромъ чего могутъ служить области Семипалатинская и Акмолинская, въ которыхъ, несмотря на ихъ болѣе, чѣмъ значительное, разстояніе отъ жел. дорогъ развилось значительное скотоводство и которыя даютъ свой скотъ на Сам.-Злат. ж. д. А такъ какъ естественныя условія Уральской области не даютъ возможности успѣшному развитію скотоводства, то оно тамъ не развилось, не смотря на близость Покрово-Ур. вѣтви Ряз. Ур. ж. д и не разовьется не смотря на проведеніе А. Гай-Чарджуйской магистрали ..*

Что касается продуктовъ рыболовства, то принимая во вниманіи, что наиболѣе всего оно процвѣтаетъ въ устьяхъ Урала и на Каспійскомъ морѣ, что судоходство по Уралу отчасти, вслѣдствіе его мелководности, а *главнѣмъ образомъ вслѣдствіе привилегій, Высоцка и е дарованныхъ Уральскому войску* не можетъ развиваться—можно смѣло считать, что только та рыба, которая будетъ ловиться по Уралу близъ лежащихъ къ Гребеникову мѣстахъ и въ количествѣ не болѣе 300 тыс. пудовъ пойдетъ на ж. д., *остальные же миллионы пудовъ,* которые имѣютъ въ виду какъ грузъ на свою магистраль, защитники Ряз.-Ур направленія и которые излавливаются въ устьяхъ Урала, на Каспійи на Жилой Косѣ, въ устьяхъ Эмбы Мангышлакскомъ уѣздѣ и вообще побережья Закаспійской области, *на ж. д. не попадутъ, а пойдутъ старымъ путемъ по морю и Волгѣ,* каковъ путь, къ слову сказать, будетъ болѣе прямой, скорый и дешевый.

О двухъ миллионахъ пудовъ солодкового корня говорить не будемъ, ибо его

и на весь то свѣтъ идетъ не болѣе двухъ милліоновъ пудовъ, и къ тому же его повсюду достаточно. Нельзя говорить серьезно и о продуктахъ садоводства и огородничества. Продукты эти не высокаго достоинства и никоимъ образомъ не могутъ выдержать конкуренціи ни съ поволжскими, ни съ Азіятскими фруктами. Куда же, въ такомъ случаѣ, интересно знать повезуть ихъ гг. защитники Р.-Ур. направленія. А что продукты эти не высокаго достоинства, намъ оренбуржцамъ извѣстно какъ никому болѣе, ибо, ужъ на что мы ни избалованы въ этомъ отношеніи, но и у насъ уральскіе яблоки (а тамъ только яблоки и рождаются) идутъ плохо и, не смотря на свою дешевку, не выдерживаютъ конкуренціи съ поволжскими фруктами.

Такимъ образомъ, Уральская область въ смыслѣ вывоза не дастъ ничего.

Что же касается предметовъ ввоза, то въ этомъ отношеніи область достаточно обслуживается узко колеиной Покрово-Уральской вѣтвью Ряз.-Ур. ж. д. съ одной стороны и Каспійскимъ моремъ съ другой.

Лежащіе далѣе по линіи проектируемой А. Гай-Чарджуйской магистрали сѣверные уѣзды закаспійской области, Хива и Бухара не дадутъ съ проведеніемъ данной магистрали ничего особенно поразительнаго въ смыслѣ развитія торговли и промышленности, ибо во первыхъ достаточно обслуживаются Закаспійской ж. д. и Каспійскимъ моремъ, а во вторыхъ, посредствомъ Аральскаго моря, могутъ войти, какъ увидимъ это далѣе, съ тѣми если не большими удобствами въ сферу Оренбургско-Ташкентской магистрали.

Относительно того положенія, что проектируемая магистраль отъ А. Гая на Чарджуй усилитъ вліяніе Россіи въ Персіи и Афганистанѣ, защитники Р.-Ур. направленія не приводятъ никакихъ соображеній, да если и допустить даже, чтобы А. Гай-Чарджуйская магистраль могла увеличить престижъ Россіи въ Персіи и Афганистанѣ, то во всякомъ случаѣ не до такой степени, чтобы объ этомъ можно было серьезно говорить.

Итакъ, что же такого особеннаго дастъ Россіи такъ называемая Волго-Хиво-Бухарская магистраль, чтобы могла оправдать и возмѣтитъ тѣ 135 милліоновъ рублей и ту массу труда, которые придется затратить на ея постройку?

Припомяная приведенныя выше соображенія и принимая во вниманіе ту массу средствъ, которыя государству помимо сооруженія придется расходовать на содержаніе и эксплуатацію этой магистрали, можно съ достаточною увѣренностью сказать «aut nihil, aut minime» (или ничего или очень мало). Если и дастъ эта магистраль кому либо значительныя выгоды, то исключительно одному обществу Ряз - Уральской ж. дороги, которое во первыхъ не безъ выгодъ отдѣляется

отъ убыточной Покрово-Уральской вѣтки и во вторыхъ получить извѣстное увеличеніе грузовъ на своей главной доходной магистрали Саратовъ-Рязань. *Но выгоды Ряз. Ур. ж. д. обстоятельство, — въ государственномъ отношеніи, на столько ничтожное, что только изъ за одного этого зарывать въ песокъ, въ буквальномъ почти смыслъ этого слова, сотни милліоновъ изъ государственной казны будетъ полною несправедливостію.*

Наше обозрѣніе выгодъ и не выгодъ А. гай-Чарджуйскаго направленія Средне-Азіатской магистрали было бы весьма неполнымъ, если бы мы упустили изъ виду слѣдующее, по нашему мнѣнію, крайне важное обстоятельство.

Уральскому казачьему войску, какъ извѣстно, Высоцайше дарованы нѣкоторыя привиллегіи, а именно право исключительнаго пользованія въ видахъ рыболовства рѣкой Ураломъ. Составляя почти исключительное занятіе и ресурсъ къ существованію для большинства уральскихъ казаковъ, рыболовство на р. Уралѣ въ области Уральскаго войска отличается нѣкоторыми частію освященными обычаемъ, частію же санкціонированными закономъ особенностями. Къ числу вторыхъ, напримѣръ, принадлежитъ учугъ-рѣшетка перегораживающая Уралъ ниже Уральска для воспрепятствованія крупной рыбиѣ проникать въ верховья Урала; запрещеніе судоходства и вообще вся каго сплава по р. Уралу внизъ отъ Уральска и караемое Уставомъ о наказаніяхъ умышленное съ цѣлью распугиванія рыбы, произведеніе шума и разведеніе огня по берегу въ тѣхъ мѣстахъ Урала гдѣ предполагаются ятови (становища рыбы). Уральскіе казаки крайне ревниво относятся къ дарованнымъ имъ привиллегіямъ въ указанномъ отношеніи и все то, что можетъ нарушать почти абсолютное безмолвіе Урала и спокойствіе привыкшей къ тишинѣ и безмолвію рыбы, а также вообще мѣшать и стѣснять ея привольное житіе вызываетъ со стороны казаковъ энергичное противодѣйствіе. Такъ напримѣръ, въ сравнительно недавнее время была сдѣлана попытка къ открытію пароходства по Уралу отъ Оренбурга до Уральска и Оренбургскимъ купцомъ Ванюшинымъ былъ пущенъ по Уралу небольшой пароходъ. Близъ Уральска пароходъ этотъ потерпѣлъ аварію, но не отъ бури, а отъ уральскихъ казаковъ, возмущенныхъ тѣмъ, что колеса парохода избородили дѣйствительное лѣно Урала. Если принять во вниманіе, что пароходъ Ванюшина не дошелъ до учуга, если вспомнить то абсолютное безмолвіе, которое царитъ по берегамъ Урала ниже учуга, то приходится серьезно задуматься, какъ будетъ встрѣчена казаками постройка желѣзно-дорожнаго моста подъ Гребенщиковомъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ наиболѣе обильны и часты

ятови. Въдь шумъ, который неминуемо долженъ будетъ въ теченіи долгаго времени сопровождать постройку моста, не только распугаетъ привыкшую къ абсолютному безмолвію рыбу, но весьма возможно, что и прекратитъ ея движеніе отъ этого мѣста вверхъ по Уралу. *А къ этому обстоятельству, какъ существенно задѣвающиму экономическіе интересы, казаки врядъ ли отнесутся спокойно—а особенно если принять во вниманіе сравнительно незначительное культурное развитіе казаковъ Уральской области. Съ только что высказаннымъ нами соображеніемъ, полагаемъ, при постройкѣ магистрали въ А. Гай-Чарджуйскомъ направленіи также придется считаться и считаться серьезно...*

Обращаясь, затѣмъ, къ Оренбургско-Ташкентскому направленію Средне-Азиатской магистрали и развертывая карту, уже при первомъ взглядѣ на нее можно сказать, что направленіе это, даже въ той трассировкѣ, въ которой производились изысканія въ предыдущихъ годахъ, т. е. черезъ гг. Орскъ, Тургай, Джулекъ и Туркестанъ, уже въ силу прохожденія чрезъ нихъ гораздо выгоднѣе и пролегаетъ по болѣе живой и способной къ оживленію мѣстности, чѣмъ Александровъ Гай-Чарджуйское направленіе. Но нельзя не согласиться съ генер.-лит. Проценко, что направленіе это выбрано неудачно и что въ замѣнъ этого малоудобнаго и пустыннаго пути, для Оренбургско-Ташкентской магистрали необходимо установить другое, гораздо удобнѣйшее направленіе, въ такой же степени короткое, какъ и Оренбургско-Тургайское, но гораздо болѣе производительное, болѣе населенное, достаточно обеспеченное проточной прѣсной водой и потому удобное для развитія колонизаціи и, наконецъ, вполне пригодное для проложенія желѣзной дороги. Въ этихъ видахъ: нужно прежде всего прислонить магистраль къ побережью рѣки Сыръ-Дарья, имѣющей направленіе какъ разъ вдоль прямой линіи изъ Ташкента въ Оренбургъ; затѣмъ, отъ низовья Сыръ-Дарья желѣзную дорогу направить по кратчайшему разстоянію къ Мугоджарскимъ горамъ и отъ нихъ по долинамъ рѣкъ Темира и Илека къ Оренбургу. Въ этомъ направленіи дорога пересѣчетъ маловодное степное пространство въ самомъ узкомъ его протяженіи, между Аральскимъ моремъ и Мугоджарами, а на большинствѣ своей длины пройдетъ по цѣлому ряду производительныхъ, населенныхъ, хорошихъ степныхъ мѣстностей, съ рѣчною водою. Самыя подробности начертанія дороги можно установить такимъ образомъ.

Отъ Оренбурга направить ее на югъ, къ Илецкой-Защитѣ, къ извѣстнымъ богатѣйшимъ копиямъ прекрасной каменной соли, добыча которой уже и теперь достигаетъ почти 2-хъ милліоновъ цудовъ въ годъ; въ окрестностяхъ Илецкой

Защиты имѣется и богатое хлѣбопашество мѣстных жителей. Отдѣливъ короткую вѣтку къ самымъ солянымъ копиямъ, дорога направится на юго-востокъ, вдоль р. Илека, по тому или другому ея берегу, въ сосѣдствѣ имѣющихся не вдалекѣ приисковъ каменнаго угля и мѣдной руды. Въ попутномъ Актюбинскомъ уѣздѣ, Тургайской области, кочевое населеніе держится круглый годъ, имѣеть большое хлѣбопашество и можетъ доставить рабочихъ для сооруженія дороги, а затѣмъ и во время ея эксплуатаціи. Пройдя вблизи города Актюбинска, дорога должна направиться на югъ, на городъ Темиръ, Уральской области, у рѣчки Темиръ. Попутныя возвышенности незначительны. Окрестности Темира плодородны и покрыты пашнями русскими и киргизскими. Въ ближайшихъ Мугоджарскихъ горахъ лѣтомъ сосредоточивается масса киргизовъ всѣхъ сосѣднихъ уѣздовъ Тургайской и Уральской областей на горныхъ богатыхъ пастбищахъ; въ сосѣднихъ частяхъ Мугоджаръ имѣется даже порядочная древесная растительность. Отъ Темира дорога можетъ быть направлена двоякимъ образомъ: или прямо черезъ Мугоджарскія горы, по одному изъ ихъ переваловъ, или по небольшому тоннелю, который можно проложить во многихъ мѣстахъ, на восточную сторону хребта, причемъ какъ перевалъ, такъ и тоннель не могутъ встрѣтить особыхъ техническихъ затрудненій вслѣдствіе малой высоты Мугоджарскаго хребта, вершины котораго (наибольшая гора Айрюкъ) не превосходятъ 1000 футъ надъ поверхностью океана. Отъ Мугоджара, желѣзная дорога должна направиться степью черезъ узкіе пески Большіе и Малые Барсуки, отличающіеся обиліемъ подпочвенной прѣсной воды и нѣкоторой даже растительностью, вслѣдствіе чего они и служатъ постоянными зимними стойбищами многочисленныхъ киргизовъ. Дорога должна непременно подойти къ Аральскому морю, къ одному изъ его заливовъ и обогнуть полуостровъ Буланды. На полуостровѣ Буланды извѣстны прииски каменнаго угля; на островахъ же моря находится обильный каменный строительный матеріалъ. Отъ Аральскаго моря дорога можетъ или обойти заливъ Сарычаганакъ съ сѣверо-востока и выйти на почтовый Орско-Казалинскій трактъ, или въ виду мелкости залива, перейти его гатью и направиться прямо къ Казалинску, или къ ближайшему пункту на низовьѣ Сыръ-Дарьи. Отъ Казалинска дорога будетъ слѣдовать вдоль рѣчки до Кармакчи. Отсюда можно повести дорогу или вдоль почтоваго тракта, въ обходъ Бараузяка (разлива Сыръ-Дарьи) до Перовска, или же, перейти Сыръ-Дарью у Кармакчи, мостомъ и направить дорогу въ прямомъ видѣ, вдоль главнаго русла Сыръ-Дарьи, по бывшему въ прежнее время почтовому тракту мимо обширнаго киргизскаго хлѣбопашества, и подойти къ Перовску, устроить опять мостъ для перехода на правый берегъ рѣчки. Ширина Сыръ-Дарьи у Кармакчи и Перовска отъ 80 до 120

саженъ. Расходъ на мосты покроется сбереженіемъ отъ сокращенія пути противъ направленія его по сѣверному берегу вокругъ Караузяка. Отъ Перовска дорога будетъ слѣдовать вдоль почтоваго тракта на Джулекъ и Туркестанъ. Отъ этого города магистраль можетъ идти и на Чимкентъ, для изгиба въ пользу будущаго направленія желѣзной дороги на востокъ, въ Семірѣченскую область, но при этомъ придется, для дальнѣйшаго направленія магистрали на Ташкентъ, прорѣзать попутныя горныя возвышенности или же, направить дорогу отъ города Туркестана, черезъ низовье р. Арыса, прямо на Ташкентъ, въ обходъ Чимкента.

При изложенномъ направленіи магистрали отъ Оренбурга до Ташкента, длина пути, по картѣ, не достигаетъ и 1550 верстъ; значить, въ дѣйствительности, дорога едва ли достигаетъ и 1700 верстъ, то есть, будетъ даже нѣсколько короче Оренбургско-Тургайскаго направленія. Изъ всей длины магистрали 80% на волнистую и 2% на гористую. По пути встрѣтятся маловодной степи, съ колодцами, лишь 250—300 верстъ; остальное же пространство будетъ вездѣ съ рѣчною водою. По пути будутъ находиться 9 городовъ и населенныхъ пунктовъ: Илецкая Защита (11.800 жителей), Актюбинскъ (2.800), Теміръ (600), Казалинскъ (7.600), Кармакчи, Перовскъ (5.200), Джулекъ, Туркестанъ (11.600) и Чимкентъ (10.700). Большинство станцій дороги можетъ впоследствии превратиться также въ населенные пункты. На концахъ магистрали будутъ съ одной стороны Оренбургъ (73.000 жит.) съ богатою хлѣбомъ Оренбургской губерніей и богатѣйшимъ Уральскимъ горнымъ округомъ, съ другой Ташкентъ (156.000 жит.) съ самыми лучшими, населеннѣйшими и богатыми частями Туркестана.

Насколько удобно и выгодно это направленіе въ техническомъ отношеніи видно при первомъ взглядѣ на карту. По сравненію же съ Ряз.-Ур. направлениемъ оно значительно выгоднѣе слѣдующимъ. **Во первыхъ**, оно пролегаетъ по всему своему направленію по мѣстности, обильно снабженной прѣсной водою, которую можно брать прямо изъ рѣкъ, а не предлагать гадательно въ колодцахъ, и слѣдовательно 2 хъ миллионныя рубли ежегодно и до миллиона ежегодно на устройство и содержаніе сорока открытых, рискуя при этомъ остаться безъ воды, тратить не придется.

Во вторыхъ, почва всюду на этомъ пути ровная и твердая, а не ползучая, какъ солончаки;

Въ третьихъ, ни строить десятиmillionнаго моста черезъ Волгу*, ни выкупать и перестраивать не годныхъ дорогъ не придется:

Примѣчаніе магистраль на Волгѣ воспользуется Александровскимъ мостомъ подъ Батраками.

Въ четвертыхъ дорога на всемъ своемъ протяженіи пролегаетъ по мѣстностямъ заселеннымъ населеніемъ, если не всюду вполне осѣдлымъ, то уже переходящимъ къ осѣдлому образу жизни, въ силу чего, если не при постройкѣ то при эксплуатациіи дороги не будетъ ощущаться нужды въ рабочихъ рукахъ и ихъ не нужно будетъ привозить изъ за тридцати земель.

Въ пятыхъ, по линіи дороги есть матеріалъ въ видѣ дерева на Мугоджарахъ горахъ и камня на островахъ Аральскаго моря и въ Тургайской степи.

Въ шестыхъ, дороги идетъ по заселеннымъ мирнымъ, частью вполне культурнымъ, частью же имѣющимъ все задатки для культуры и колонизациіи мѣстностямъ, захватывая на своемъ пути 9 городовъ и населенныхъ центровъ, вслѣдствіе чего дорога вполне безопасна и не требуетъ охраны.

Возражать противъ этихъ удобствъ и выгодъ Оренбургско-Тургайскаго направленія положительно невозможно и уже по одному этому оно должно заслуживать большаго вниманія, чѣмъ А. Гай-Чарджуйское...

Но и во всехъ другихъ отношеніяхъ указываемое нами направленіе удобнѣе и лучше другихъ, а А. Гай-Чарджуйскаго направленія въ частности.

Такъ въ отношеніи общей стоимости постройки, принимая длину магистраліи въ 1700 верстъ и стоимость постройки каждой версты даже ту, которую мы опредѣлили для Р.-Уральскаго направленія имѣемъ, что Оренб.-Ташкентская магистраль обойдется въ $110\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей т. е. на 25 милліоновъ дешевле А. Г. Чарджуйскаго. Но такъ какъ техническія условія предлагаемаго нами направленія лишены тѣхъ отрицательныхъ сторонъ, которыя послужили намъ основаніемъ возвысить стоимость версты указываемую въ 45 тысячъ до 65 тысячъ и такъ какъ техническія условія Оренб.-Ташкентскаго направленія доходятъ, а мѣстами даже и выгоднѣе—сбыкновенныхъ—то и стоимость постройки версты смѣло можно принять въ 45 тысячъ р., а тогда общая стоимость дороги будетъ выражаться цифрой (45000×1700) 76 $\frac{1}{2}$ мил. рублей, т. е. дешевле Ряз.-Ур. Направленія на (134 мил.—76 $\frac{1}{2}$ мил.)—57 милліоновъ—сумму настолько почтенную, что на нее свободно можно выстроить еще одну дорогу—напримѣръ, повторяемъ опять отъ Ташкента до Вярнаго...

Что Оренб.-Ташкентское направленіе выгоднѣе въ административномъ отношеніи—это очевидно и было сказано ранѣе: выгодно оно потому, что пролегая по вполнѣ мирнымъ и населеннымъ русскимъ владѣніямъ черезъ 9 городовъ, оно на всемъ своемъ пути гарантировано отъ тѣхъ случайностей, гарантій отъ коихъ

нѣтъ, какъ уже мы видѣли, на Ряз.-Уральскомъ направленіи. Въ силу этой безопасности *Оренб.-Ташкентское направленіе* даетъ возможность прямого, удобнаго и скорого во всякое данное время сообщенія правящаго центра Россіи Петербурга съ главными административными центрами Средней Азіи *Ташкентомъ, Маргеланомъ и др*

Въ военно-стратегическомъ отношеніи оно удобно, помимо своей безопасности, еще и тѣмъ, что удешевляетъ *) и ускоряетъ доставку войскъ въ среднюю Азію какъ въ мирное. такъ и въ военное время; что позволяетъ доставлять войска непосредственно къ ихъ штабъ-квартирамъ; что самая мобилизація войскъ въ виду большой близости районовъ главнаго расположенія войскъ Казанскаго военного Округа къ Оренбургу, чѣмъ къ Ал.-Гаю или Саратову, можетъ быть произведена въ Оренбургѣ и *скорѣе и съ большими удобствами, ибо Оренбургъ являясь центромъ управленія Оренб. каз. войска и будучи не въ столь далекое время военно-окружнымъ городомъ, имѣетъ всѣ данныя для мобилизаціоннаго центра* (большія свободныя зданія военного вѣдомства, большіе пороховые склады, лазаретъ и т. д.) При соединеніи же Оренбурга съ Уральскомъ проектируемой Царицыно-Челяб. ж. д. въ Оренбургъ можно будетъ быстро стянуть и силы Уральского казачьяго войска...

Обращаясь къ колонизаціоннымъ задачамъ Среднеазиаткой ж. д. должно сказать, что и въ этомъ отношеніи Оренбургско-Ташкентское направленіе имѣетъ громадныя и неоспоримыя преимущества предъ А. Гай-Чарджуйскимъ, по которому колонизація какъ уже было указано, не только гадательна, но даже положительно не мыслима. *Между тѣмъ колонизація по Оренбургско-Ташкентскому направленію фактъ, уже существующій и неопровержимый въ видѣ* попутныхъ городовъ и наплыва поселенцевъ, которыми положительно заполнена Тургайская область, особенно по р. Илеку и его притокамъ (Хобдѣ и проч.). Наплывъ поселенцевъ долженъ значительно увеличиться съ отведеніемъ имъ переселенческихъ участковъ, надъ каковымъ вопросомъ работаетъ въ настоящее время въ Тургайской области особый комитетъ.***) Киргизы Тургайской области цивилизуются съ каждымъ годомъ. *Большая часть киргизскаго населенія перешла уже не только къ оседлой жизни но и къ земледѣлію. Вообще киргизы Тургайской области будучи совершенно не заражены магометанскимъ фанатизмомъ, легко поддаются культурѣ и цивилизаціи.* Ежегодно до 100 человекъ изъ нихъ обучается въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ

*) Благодаря легкимъ эксплуатаціоннымъ условіямъ.

**) Въ настоящее время поселенцы арендуютъ земли у киргизъ.

Оренбурга и Троицка. Въ настоящее время изъ киргизъ есть не мало людей съ университетскимъ образованіемъ, съ успѣхомъ занимающихъ административныя и судебныя должности. *При такихъ условіяхъ успѣхъ колонизаціонныхъ задачъ Россіи по линіи Оренбургско-Ташкентской магистраліи вполне обезпеченъ и внѣ всякаго сомнѣнія.*

Переходя къ экономической сторонѣ Оренбургско-Ташкентскаго направленія должно замѣтить, что *главною задачею Средне-азиатской магистраліи въ этомъ отношеніи, гдѣ бы она ни пошла, должно быть развитіе хлопководства, шелководства и винодѣлія въ Туркестанѣ, дешевая доставка хлопка и шелка къ центральнымъ районамъ русской мануфактурной промышленности и дешевая доставка готовыхъ мануфактурныхъ фабрикатовъ въ Туркестанѣ.* Развитіе хлопководства, шелководства и винодѣлія въ Туркестанѣ возможно, какъ уже было сказано выше, при томъ непремѣнномъ условіи, чтобы туркестанскія поля освободились отъ хлѣбныхъ посѣвовъ, что въ свою очередь возможно при условіи, если Туркестанъ будетъ имѣть дешевый привозный хлѣбъ. *Слѣдовательно, снабженіе Туркестана дешевымъ привознымъ хлѣбомъ—первая и главная задача экономической стороны среднеазиатской магистраліи.* Если эту задачу не въ силахъ выполнить Ал. Гай—Чарджуйская магистраль, то съ увѣренностью можно сказать, что выполнить ее магистраль Оренбургско-Ташкентская при помощи хлѣба изъ Оренбургской, Уфимской и Самарской губерній съ одной стороны и Ауліаты съ другой. Защитники Ряз.-Уральскаго направленія, разсматривая хлѣбныя богатства Оренбургской и Самарской губерній, не желаютъ признавать за этими губерніями въ данномъ отношеніи никакихъ достоинствъ и даже высказываетъ сомнѣніе, чтобы Оренбургская и Самарская губерніи, «страдающія хроническомъ голоданіемъ и неурожаемъ» могли дать какой либо экспортъ хлѣба въ Туркестанъ. Такое ни на чемъ не основанное сомнѣніе защитниковъ Ряз.-Ур. направленія не соответствуетъ дѣйствительности и *опровергается статистикой хлѣбнаго отправленія со ст. Оренбургъ и др. станцій Оренб. вѣтви Сам.-Влат. ж. дороги.* Если къ количеству отправляемаго изъ Оренбурга хлѣба прибавить тотъ хлѣбъ, который поступаетъ на мѣстныя мельницы, то получится цифра весьма внушительная и доказывающая, что Оренбургская губернія, т. е. собственно Оренб. и Орскій уѣзды, неговоря уже объ уѣздахъ сѣверныхъ, далеко не такъ бѣдна хлѣбомъ, какъ это думаютъ защитники Ряз.-Уральскаго направленія. Но съ проведеніемъ линіи Царицынъ-Челябинскъ на Оренбургъ могутъ пойти хлѣбные грузы какъ сѣверныхъ уѣздовъ Оренбургской губерніи, такъ и Западной Сибири. Если же ко всему этому прибавить хлѣбъ изъ Самарской и Уфимской губерній,

прилегающихъ къ Оренбургской губерніи хлѣбородныхъ районовъ и Тургайской области,—то не трудно будетъ убѣдиться, что *Оренбургско-Ташкентская магистраль можетъ дать такую массу хлѣба, что его будетъ ощущаться въ Туркестанѣ скорее излишекъ, чѣмъ недостатокъ*. Остается, слѣдовательно, рассмотреть будетъ ли хлѣбъ въ Оренбургско-Ташкентской магистральной настолько дешевле въ Туркестанѣ, чтобы Туркестану представлялось выгоднымъ, пользуясь привознымъ хлѣбомъ, освободиться отъ хлѣбныхъ посѣвовъ для эксплуатаціи земель подъ культуру хлопка, туговицы, риса, винограда и др. цѣнныхъ растений. Сравнивая цѣны Оренбургскихъ хлѣбовъ съ цѣнами хлѣба на поволжскихъ биржахъ, видимъ, что *разница въ цѣнахъ всегда дешевле на сумму провоза*. Такимъ образомъ, никакъ нельзя утверждать, чтобы Оренбургскій хлѣбъ на мѣстѣ былъ дороже того хлѣба, который намѣрены вести въ Туркестанъ защитники Ряз.-Уральскаго направленія. Принимая такимъ образомъ даже равную стоимость на мѣстѣ хлѣба тамъ и здѣсь, *) посмотримъ какой хлѣбъ будетъ болѣе дешевле въ хлопководныхъ Туркестанскихъ районахъ. Опредѣляя разстояніе отъ А. Гая до Чарджуя въ 1700 верстъ и отъ Чарджуя до главнѣйшаго хлопководнаго района Андижано-Наманганскаго въ 840 верстъ—*получаемъ длину пробѣга хлѣбныхъ грузовъ отъ А. Гая до Андижано-Наманганскаго хлопко-воднаго района въ 2550 верствъ, тогда какъ отъ Оренбурга до Ташкента по Оренбургско-Ташкентской магистральной 1700 и отъ Ташкента до Андижана, Маргелана и Намангана, т. е. во всю сторону хлопководнаго района, по 300 верствъ—длина пробѣга хлѣбныхъ грузовъ опредѣляется въ 2000 верствъ т. е. на 550 верствъ короче, чѣмъ по А. Гай-Чарджуйскому направленію* Если сопоставить при этомъ съ одной стороны тяжелыя эксплуатаціонныя условія дороги въ А. Гай-Чарджуйскомъ направленіи и входящія до нормы обыкновенныхъ въ Оренбургско-Ташкентскомъ, то станетъ яснымъ, что утверждать, что Ряз.-Ур. направленіе даетъ въ хлопководные районы Туркестана хлѣбъ, болѣе въ количественномъ и болѣе дешевый въ отношеніи стоимости—было бы очевидной нецѣлостью.

Итакъ можно надѣяться, что послѣ сказаннаго, не потребуется дальнѣйшихъ доказательствъ того положенія, что вопросъ о снабженіи Туркестана дешевымъ хлѣбомъ *воплнн разрѣшается Оренбургско-Ташкентскимъ направленіемъ и и не можетъ быть разрѣшенъ направленіемъ А. Гай-Чарджуйскомъ*.

Обращаясь теперь къ сравненію разстояній производительно-потребительныхъ

*) Но въ Оренбургѣ хлѣбъ дешевле чѣмъ на поволжскихъ биржахъ на 12—15 копѣекъ.

центровъ Средней Азіи отъ центра русской мануфактурной промышленности имѣемъ:

І. До Ташкента.

По Ряз.-Ур. направленію:		По Оренбургско-Ташкентскому напр.	
Отъ Москвы	до Саратова . . . 787 в.	Отъ Москвы	черезъ Рязань-Ручавку до Оренбурга. 1387 в.
» Саратова	» Увекъ . . . 13 »	» Оренбурга	» Ташкента . 1700 »
» Волга-Анис.	» А.-Гая . . . 242 »		
» А.-Гая	» Чарджуя . 1710 »		
» Чарджуя	» Ташкента . 678 »		
<hr/>		<hr/>	
Итого . . 3430 »		Итого . . 3087 »	

Т. е. по Оренб.-Ташкентскому направленію Ташкентъ ближе къ Москвѣ на 342 версты.

ІІ. До Маргелана.

Отъ Москвы	до Чарджуя . . . 2752 в.	Отъ Москвы	до Ташкента . 3087 »
» Чарджуя	» Маргелана . . 787 »	» Ташкента	» Маргелана . 394 »
<hr/>		<hr/>	
Итого . . 3594 »		Итого . . 3481 »	

Т. е. по Оренб.-Ташкентскому направленію Маргеланъ ближе къ Москвѣ на 58 верствъ.

ІІІ. До Андижана.

Отъ Москвы	до Чарджуя . . . 2752 в.	Отъ Москвы	до Ташкента . 3087 »
» Чарджуя	» Андижана . . 842 »	» Ташкента	» Андижана . 449 »
<hr/>		<hr/>	
Итого . . 3594 »		Итого . . 3536 »	

Т. е. опять таки на 58 верствъ ближе по Оренб.-Ташкентскому направленію. Приблизительно такое же приближеніе къ Москвѣ по Оренб.-Ташкентскому направленію и Намангана.

Что касается Самарканда—то онъ дѣйствительно ближе къ Москвѣ и Рязано-Уральскому направленію приблизительно на 350 верствъ.

Такая разница въ разстояніяхъ даетъ полное основаніе предполагать, что стоимость провоза Туркестанскаго хлопка къ центру русской мануфактурной промышленности Московскому фабрично-промышленному району, и стоимость провоза оттуда готовыхъ фабрикатовъ въ Туркестанъ, особенно при несравнимо болѣе легкихъ экслоатационныхъ условіяхъ Оренбургско-Ташкентскаго направленія, будетъ

гораздо и дешевле и скорее по этому направлению, чѣмъ по направленія, громко именуемому Волго-Хиво-Бухарскимъ.

Установивъ, такимъ образомъ, что связь нашихъ хлопко-производительныхъ средне-азиатскихъ центровъ съ центрами русской торговли и обрабатывающей промышленности будетъ болѣе тѣсна и производительна по Оренбургско-Ташкентскому направленію, посмотримъ, какія еще выгоды можетъ дать это направленіе въ торгово-экономическомъ отношеніи, т. е. что еще кромѣ хлѣба и хлопка можетъ ввозиться и вывозиться изъ Азіи въ Европейскую Россію и обратно помощью этой дороги.

Связывая средне-азиатскія наши владѣнія съ Оренбургской губерніей и Уральскимъ горнымъ краемъ (при помощи существующей Сам.-Злат. и проектируемой Царицыно-Челяб. ж. д.) дорога въ направленіи Оренбургъ-Ташкентъ очевидно дастъ возможность болѣе дешевымъ способомъ везти въ Среднюю Азію продукты Уральской горной промышленности, въ коихъ такъ нуждается Средняя Азія и кои въ настоящее время доставляются туда частью караванно-гузовымъ путемъ, частью же далекимъ кружнымъ путемъ по Волгѣ, Каспію и Закаспійской жел. дорогѣ. Изъ Средней Азіи какъ въ Оренбургско-Уральскій край, такъ и въ Сибирь должны пойти продукты Туркестанской флоры плоды и вино. Сухіе азиатскіе фрукты кишмишъ, финики, урюкъ, али-бухара, фисташки и т. д. въ настоящее время находятъ сбытъ въ Оренбургскомъ краѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что съ устройствомъ жел. дороги явится возможность доставлять эти фрукты въ Оренбургско-Уральскій край не въ сушеномъ, а въ свѣжемъ видѣ. Равнымъ образомъ нѣтъ никакого сомнѣнія, что, въ виду своего высокаго достоинства и въ виду крайней бѣдности Пріуральскаго края въ этомъ отношеніи, среднеазиатскіе фрукты будутъ имѣть громадный сбытъ въ этомъ краѣ. Винодѣліе въ Туркестанѣ, недавно начавшись, уже успѣло вырости и занять видное мѣсто среди другихъ отраслей мѣстной промышленности. Очевидно, что съ проведеніемъ желѣзной дороги и открытіемъ дешеваго и скорого сбыта для продуктовъ винодѣлія, оно еще болѣе усилится. Столь же очевидно, что главнымъ потребителемъ Туркестанскаго вина будетъ Оренбургско-Уральскій край и Сибирь, такъ какъ Туркестанскій винодѣльный районъ будетъ ближайшимъ къ даннымъ мѣстностямъ, а слѣдовательно въ данныхъ мѣстностяхъ Туркестанскія вина будутъ наиболѣе дешевыми и наиболѣе употребительными.

Не вдаваясь, затѣмъ, въ подробный подсчетъ количества грузовъ, имѣющихъ поступить на Среднеазиатскую магистраль, мы согласимся съ тѣми цифровыми данными, которыя приводятся защитниками Ряз.-Ур. направленія и утверж-

даемъ, что работу Средне-азиатской магистрали по ввозу и вывозу въ Среднюю Азію и оттуда можно опредѣлить:

а) по ввозу

мануфактуры	750000	пуд.
сахарныхъ грузовъ	750000	»
чаю	250000	»
жельзныхъ грузовъ	200000	»
хлѣбныхъ >	150000	» *)
прочихъ ввозныхъ товаровъ	400000	»
	<hr/>	
	всего	2500000 >

б) по вывозу:

хлопка	3500000	пуд.
шерсти	500000	»
сушеныхъ и свѣжихъ фруктовъ	300000	»
кожъ, овчинъ, шкуръ	150000	»
прочаго вывоза	500000	»
	<hr/>	
	всего	5000000 >

Соглашаемся мы и съ тѣмъ положеніемъ защитниковъ Ряз.-Ур. направленія, что цифры эти съ полнымъ правомъ можно считать ниже будущихъ дѣйствительныхъ. *Не соглашаемся и не можемъ никоимъ образомъ согласиться только съ тѣмъ, что эти грузы пойдутъ по А. Гай-Чарджуйскому направленію или если и пойдутъ то болѣе выгодно, чѣмъ по Оренбургско-Ташкентскому, ибо для этого ровно нѣтъ никакихъ основаній и простая логика показываетъ, какъ мы имѣли возможность убѣдиться, совершенно обратное.*

Говоря объ экономической сторонѣ Оренб.-Ташкентскаго направленія слѣдуетъ обратить вниманіе еще и на слѣдующія обстоятельства.

Магистраль въ данномъ направленіи, какъ замѣчено было выше, пройдетъ по Тургайской области и подойдя къ Аральскому морю обогнетъ Куландинскій полуостровъ,

въ Тургайской области, а именно въ Актюбинскомъ уѣздѣ вблизи самой линіи проектируемой магистрали имѣются залежи каменнаго угля и колчадана и нефтеносные источники. Въ южной части Оренбургскаго уѣзда Оренбургской губерніи вблизи г. Илецкой Защиты имѣются залежи мѣди и также нефтеносные

*) Ввозъ хлѣба можетъ дойти до 10 мил. пудовъ.

источники. Наконецъ, на Буландинскомъ полуостровѣ давно уже констатированы богатая содержаніемъ мѣдныя руды. Проведеніе жел. дороги естественно и неминуемо вызоветъ къ жизни эти нынѣ втунѣ пропадающіе въ нѣдрахъ земли естественныя богатства, тѣмъ болѣе что и нефть и каменный уголь пойдутъ на нужды самой дороги.

Заканчивая обзоръ экономической стороны рекомендуемой нами магистрали, мы должны указать еще на слѣдующія обстоятельства. Какъ Аму-Дарья, такъ и Аральское море вполне удобны для развитія судоходства. Съ проведеніемъ желѣзной дороги къ берегу Аральскаго моря, путемъ открытія по Аму-Дарьѣ и Аральскому морю пароходства и вообще судоходства, въ сферу вліянія Оренбургско-Ташкентской магистрали свободно могутъ войти Хива и Бухара и всѣ тѣ грузы, которые въ такихъ громадныхъ размѣрахъ исчислены защитниками Ряз.-Уральскаго направленія для Хивы и Бухары (хлопокъ, фрукты, рыба и т. п.) съ такимъ же успѣхомъ поступятъ на Оренб. Ташкентскую магистраль, какъ и на А. Гай—Чарджуйскую, *такъ что и Оренб.—Ташкентская магистраль можетъ съ одинаковымъ правомъ назваться В.—Х.—Бухарской.*

Въ заключеніе считаемъ излишнимъ упомянуть и объ Индо-Европейскомъ транзитѣ, о которомъ такъ пылко и такъ неосновательно мечтаютъ защитники Р.-Уральскаго направленія и созданіемъ котораго намѣрены соединить узамъ неразрывной дружбы и братскаго единенія Англію и Россію, полагая, что стоитъ соединить Саратовъ съ Гератомъ и Англо-русско-индійскій вопросъ будетъ окончательно изчерпанъ и сданъ въ архивъ. Отнюдь нераздѣляя столь наивныхъ надеждъ защитниковъ Ряз.-Ур. направленія ни о возможности желанія Англіи отказаться отъ созданнаго ею морского индо-европейскаго транзита, ни о возможности разрѣшенія путемъ созданія этого транзита естественно и историческо-сложившагося русско-англійскаго вопроса на границахъ Индіи, мы можемъ только сказать, что если-бы Индо-Европейскому транзиту и суждено было когда-либо осуществиться—то путемъ, по которому онъ пошелъ бы, *отнюдь не будетъ путь, рекомендуемый защитниками Р.-Ур. направленія, а будетъ путь, указанный нѣкогда знаменитымъ Лессенсомъ на Ташкентѣ, Самаркандѣ, Ширабадѣ, Термерѣ, Андерабѣ, Гиндукуизѣ, Кабулѣ и Пешаверѣ, т. е. путь, который можетъ осуществиться и по Оренбургско-Ташкентскому направленію.*

Подводя итогъ всему, что мы имѣли возможность сказать и сопоставляя выгоды того и другого направленія Средне-Азіатской магистрали, можно придти къ слѣдующимъ выводамъ.

Магистраль въ А-Гай—Чарджуйскомъ направленіи, проходя большей частью своего протяженія по пустынной, безводной и безводной мѣстности, не вызоветъ ни развитія пересѣкаемыхъ ею мѣстностей, ни даже какой-либо ихъ колонизаціи и приведетъ не къ центру среднеазіатскихъ владѣній, Ташкенту, а къ Чарджую, окруженному пустыней, пункту случайному, далеко отстоящему отъ центра нашихъ среднеазіатскихъ владѣній. Благодаря тяжелымъ эксплуатаціоннымъ условіямъ и не создавая кратчайшаго разстоянія между ближайшими къ Азіи хлѣбородными районами Европейской Россіи и хлопководными центрами Средней Азіи, А.-Г.—Чарджуйское направленіе не можетъ дать нашимъ среднеазіатскимъ владѣніямъ дешеваго хлѣба и путемъ этого увеличить культуру хлопка. Благодаря тѣмъ же тяжелымъ эксплуатаціоннымъ условіямъ и удлинненію разстояній Средней Азіи отъ правящихъ и торгово-промышленныхъ центровъ Европейской Россіи—магистраль эта не будетъ успѣшно обслуживать ни административныхъ ни стратегическихъ интересовъ, ни создастъ дешеваго и правильнаго товаро-обмѣна между центрально-Европейской и Средне-азіатской частями Россіи. Такимъ образомъ при затратѣ 134 милліоновъ изъ государственной казны—магистраль эта не дастъ государству за это особенно ощутительной пользы и принесетъ пользу только незначительной группѣ частныхъ лицъ—акціонеровъ Р. Ур. ж. д. и въ то же время не дастъ никакихъ гарантій того, что черезъ нѣсколько лѣтъ не придется строить новой средне-азіатской магистрали въ болѣе удобномъ направленіи. Естественныя условія А. Г.—Чарджуйскаго направленія до того безпримѣрно тяжелы, что по словамъ Г. Лейт. Проценко, «Надо удивляться смѣлости лицъ, его предложившихъ» и при такихъ условіяхъ этотъ путь магистральнымъ путемъ дѣлать нельзя, ибо это былъ бы безпримѣрно опасный путь и для пассажировъ и для товаровъ, путь, каковаго не существуетъ пока на земномъ шарѣ.

Наоборотъ, Оренбургско-Ташкентское направленіе путь, созданный историческими событіями, вполнѣ удобный въ техническомъ отношеніи и вполнѣ безопасный. По этому пути Туркестанъ получитъ дешевый хлѣбъ и увеличитъ культуру хлопка, риса и тѣхъ цѣнныхъ растеній, составляющихъ его естественныя богатства. Пересѣкая мѣстности, удобныя для колонизаціи, изобилуя городами и поселеніями, путь этотъ явится тѣмъ цементирующимъ началомъ, которое прочно и на вѣки закрѣпитъ за Россіей ея Средне-Азіатскія владѣнія. Этотъ путь тѣсно свяжетъ центры Россіи съ Туркестаномъ въ административномъ, военномъ и торгово-промышленномъ отношеніяхъ и вызоветъ къ жизни всѣ тѣ неисчислимыя богатства, которыя хранятъ въ себѣ Оренбург-

ская губернія, Тургайская область и Туркестанъ. Блестяще разрѣшая всѣ задачи, которыя надлежитъ разрѣшить Средне-Азіатской магистральной, путь этотъ на 57 милліоновъ дешевле пути въ А. Г.-Чарджуйскомъ направленіи. Наконецъ путь этотъ сослужитъ пользу всему государству, а не группѣ частныхъ лицъ.



Печатано на основаніи п. 5 ст. 67 Город. Положенія 11 Іюня 1892 года.
